GRAND BANKS

AMERICAN MARINE

HISTOIRE D'UNE LEGENDE

RECIT

DEPUIS 1965

UN PEU D'HISTOIRE

UNE BRÈVE HISTOIRE DES GRANDS BANKS ET D'AMERICAN MARINE

par Robert M. Lane

Si le bateau nommé **Spray** traversait lentement un mouillage aujourd'hui, il ferait tourner les têtes d'admiration et générerait au moins un million de demandes : ***Qu'est-ce que c'est ? Qui l'a construit ?***

Cette étrave droite et la belle ligne pure sembleraient familières à certains. D'autres trouveraient un indice dans la forme du roof de la cabine avant, avec ses garnitures en teck et ses mains courantes.

Le vaste carré, avec des fenêtres de bateau de travail, ne correspondraient pas tout à fait à l'image que certains observateurs se feraient d'un yacht. Mais alors sa construction en bois parfaite, les lignes de vie en câbles métalliques, les solides chandeliers et le grand cockpit leur rappelleraient sans doute quelque chose. Mais quoi ?

C'est un Grand Banks – et ce n'en est pas un.

En 1962, Robert J. Newton et ses fils, John et Whit, dirigeaient un chantier naval de construction sur mesure sur Junk Bay à Hong Kong, appelé **American Marine**, Ltd. Père et fils construisaient de lourds voiliers et de grands motoryachts selon les dessins d'architectes célèbres comme – Sparkman & Stevens, William Garden, Nat Herreshoff, Ray Hunt et d'autres.

Cette année-là, ils ont chargé Kenneth Smith, un autre architecte naval bien connu, de concevoir un bateau de croisière à moteur diesel de 36 pieds. **Spray a été lancé en 1963** et un an plus tard, les Newtons abandonnaient leur construction de yachts personnalisés pour se concentrer sur la production du premier d'une ligne de bateaux qui serait connue sous le nom de « **Grand Banks** ».

Même avant Spray, cependant, il y avait le **Chantyman** que l'American Marine a construit en bois dans son chantier de Hong Kong. Avec une motorisation diesel, le bateau de 34′ 6″ avait une timonerie surélevée, des pavois hauts et des lignes de coque plus douces (pas de bouchains vifs). C'était différent de Spray ou des 36 GB's qui suivraient, mais Chantyman était certainement une conception qui a introduit le concept d'une production de yacht de type chalutier dans le monde du nautisme.
Quelques exemplaires de la ligne Chantyman naviguent toujours, et chaque fois que l'un d'eux se présente à un rendez-vous Grands Banks, tout le monde demande à nouveau : « **Qu'est-ce que c'est ces bateaux ?** »

Spray était le prototype de la ligne qui allait réussir. Avec quelques changements, comme un plus grand salon et l'ajout d'un flying bridge, son successeur est devenu l'embarcation de **type trawler navigant à huit noeuds** qui s'est vendue le plus auprès des plaisanciers du monde entier (bien que les GB d'aujourd'hui puissent être équipés de moteurs qui leur permet de naviguer beaucoup plus et encore plus vite).

Le style général du GB a été emprunté par une vingtaine d'autres constructeurs pour des flottes de yachts sosies vendus sous des dizaines de noms, mais qui ne pouvaient pas égaler la qualité de construction pour laquelle American Marine était célèbre.

Depuis 1965, la première année modèle, 1 124 des 36GB ont été construits par American Marine, d'abord **en bois au chantier de Junk Bay**, puis, **à partir de 1974**, **en fibre de verre dans une nouvelle usine à Singapour**. (*Pour la petite histoire : American Marine est passé du bois à la fibre de verre sans en informer ses revendeurs ni le public. Cela a été une grande surprise pour un monde de la plaisance encore quelque peu méfiant envers la fibre de verre).
Le GB36 n'est plus construit, en partie à cause de la demande du marché pour des bateaux plus grands, qui génèrent de meilleurs bénéfices. Mais American Marine dit que la production du GB36 reprendra en 1999 et que la société envisage plusieurs améliorations du modèle classique, ainsi que des « étapes de production » qui le rendront plus rentable.

Le GB 32, dont 861 ont été construits, n'est plus en production pour des raisons similaires. Ne vous attendez pas à ce qu'il revienne, cependant.
Bien que les yachts Grand Banks aient conservé la même conception de coque classique depuis le début, la variété a également été une partie importante de l'histoire d'American Marine.

À la fin des années 1960 et **au début des années 1970**, la compagnie a construit **une gamme de yachts à timonerie surélevée appelée Alaskan**. Leur taille variait de 45′ à 55′, mais la production a cessé après l'année modèle 1973 lorsque American Marine est passé à une construction en fibre de verre. (**pour les fans d'histoire : le 45′ Alaskan était un 42′ allongé et n'avait pas de poste de pilotage surélevé, mais il avait un flybridge, que l'on ne trouve que sur quelques Alaskan).

En 1971, American Marine a conçu et **construit une vedette express luxueuse appelé Laguna** qui était un signe avant-coureur du mouvement « moins de teck – c'est-mieux ». Il y avait deux modèles, un 10 mètres (33′) et un 11,5 mètres (un speedster de 38′ au prix de 72 000 $ en 1972). Les deux étaient propulsés par des diesels V8 turbocompressés (chacun avec un cocon acoustique en fibre de verre) qui leur donnait une vitesse de croisière d'environ 24 nœuds et à plein régime jusqu'à 30. Le design était peut-être trop radical pour le marché, comme certains le pensent. Mais sa disparition prématurée après de bonnes ventes pendant plusieurs années (171 bateaux) est probablement davantage due à la crainte des acheteurs potentiels de ne pas pouvoir trouver ou acheter du carburant diesel pour les moteurs gourmands. Après tout, ils ont été introduits à peu près au moment où un embargo sur le pétrole a fortement réduit le flux d'essence et d'autres carburants vers les États-Unis, laissant les automobilistes dans des files d'attentes devant les stations-service longues de plusieurs pâtés de maison et faisant monter les prix à la pompe au-delà de l'imaginable. Alors que l'économie chancelait et que les taux d'intérêt atteignaient des chiffres à deux

chiffres, l'expansion des affaires s'est ralentie et la production de Laguna a cessé.

Simultanément, cependant, les constructeurs mondiaux de trawlers, dont American Marine, louaient l'économie de carburant d'un bateau monomoteur de faible puissance qui pouvait faire naviguer une saison avec un plein de diesel. Le Laguna est mort, tandis que les trawlers continuaient à avancer, propulsés par des diesels économes de Ford Lehman, Perkins, GM et John Deere.

American Marine relancera plus tard **le bateau express en 1993 avec l'introduction du 38′ Eastbay**, un yacht rapide conçu par Ray Hunt et propulsé par une paire de puissants diesels Cat. Une fois de plus, d'autres constructeurs ont copié le succès et introduit des croiseurs express similaires sur le marché de la navigation de plaisance. L'approvisionnement ou le coût du carburant ne concernent pas les plaisanciers en mal de vitesse.

L'entreprise se développait rapidement, trop vite peut-être, au début des années 1970. Elle possédait une partie ou la totalité de 33 concessionnaires dans le monde et était impliquée dans un certain nombre d'alliances commerciales, y compris une coentreprise pour produire une version marine du diesel John Deere, l'AmMarine.
Alors que l'économie chancelait et que les taux d'intérêt atteignaient des niveaux à deux chiffres, l'expansion des affaires s'est ralentie et American Marine dû faire face à la banqueroute. **En 1975,** un groupe d'investisseur mené par **Bob Livingstone prit le contrôle.**

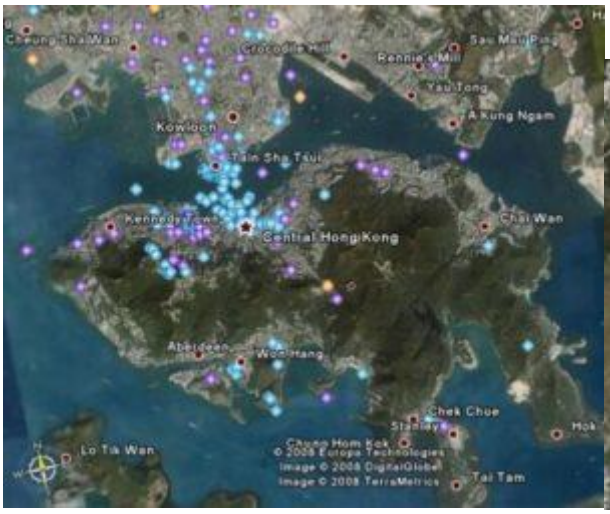
American Marine est cotée sur le marché de Singapour sous le nom de Grand Banks Holdings, Ltd. Il est difficile pour les résidents américains d'acheter des actions de la société, mais certaines banques et maisons de courtage accepteront les ordres d'achat d'actions sur la bourse de Singapour.

Et, aujourd'hui encore, Spray continue de naviguer sur les Grands Lacs américains et chaque fois qu'il s'amarre dans un port ou un mouillage, quelqu'un demande probablement : « **Qu'est-ce que c'est que ce bateau ?** »

LA LÉGENDE DES GRANDS BANKS DEPUIS 1963…

#EPISODE 1/3

How wooden GBs were built ? C'est un document Historique sur la construction des premiers Grand Banks en bois au chantier American Marine à Hong Kong, il a été écrit en anglais par Shing Kong, fils de Joseph Kong, ancien ingénieur puis directeur de production du chantier de Hong Kong. Ce reportage permet de garder en mémoire la légende des Grand Banks avec quelques photos inédites rassemblées par Shing Kong et Bob Smith (engineer of Lehman Ford).



L'histoire de Grand Banks commence il y a plus de 50 ans dans un endroit qui n'existe plus vraiment, de l'autre côté de la terre, à Hong Kong qui était à cette époque une colonie britannique dans le sud de la Chine.
Cette colonie se composait de l'île de Hong Kong et de la péninsule de Kowloon. La longue bande de terre qui sort de la péninsule de Kowloon est la piste de l'aéroport de Hong Kong.
A la gauche de la piste il y avait une petite ville appelée To Kwa Wan, là où la tradition des Grands Banks a commencé, dans une rue nommée Mok Cheong Street, à côté de l'Est Cotton Mills. A l'époque, il y avait une usine d'embouteillage de boissons gazeuses « Birley » gérée par le fondateur d'American Marine, Robert Newton qui, agé d'une cinquantaine d'année, a décidé de lancer son entreprise de construction de bateaux avec ses deux fils.

Il est amusant de constater qu'American Marine fait ses débuts sur Mok Cheong, car en chinois, Mok Cheong signifie « une usine qui travaille le bois » et comme nous le savons, toutes les productions au début du chantier étaient construites en bois.

Le chantier « American Marine » à Junk Bay dans la baie de Hong Kong sur la péninsule de Kowloon.

En 1956, Robert Newton et ses fils, John et Whit, installent leur premier chantier naval dans la baie de Hong Kong et par chance pour notre famille, ils embauchent un jeune ingénieur ambitieux, mon père Joseph Kong, qui n'avait aucune expérience précédente (Histoire de J.Kong #Episode 2/3). D'un apprenti apprenant à lire et à écrire l'anglais américain, et terminant ses études d'ingénieur maritime, il est devenu par la suite le directeur de l'usine. Ils commencent à construire des voiliers de course et des grands yachts à moteur, sur des plans Sparkman & Stevens, William Garden, Nat Herreshoff, Ray Hunt et d'autres, plus d'une centaine de bateaux pour 20 ou 30 des architectes marins les plus célèbres au monde. À cette époque, American Marine devient le troisième ou quatrième plus grand constructeur de bateaux de plaisance personnalisés au monde, avec des voiliers de course de renommée mondiale, des bateaux de pêche sportive moulés à froid, des catamarans et des bateaux de tourisme qui devaient passer les tests de la Lloyd's et de l'ABS.

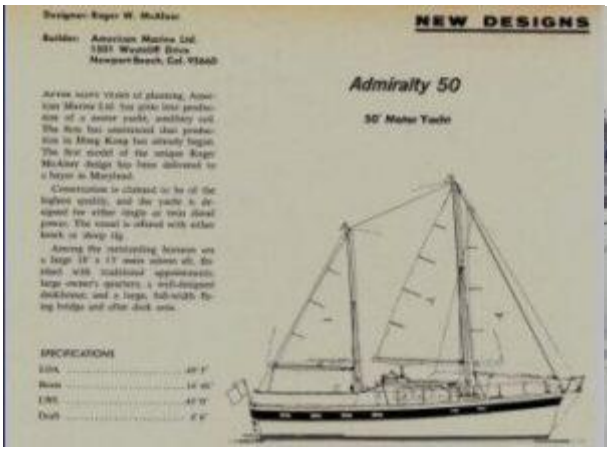
En 1963, le chantier commande à Kenneth Smith, un autre architecte naval bien connu, la conception d'un 36 pieds, un bateau de croisière à moteur diesel qui s'appellera « Spray ».

Spray était le prototype d'un futur succès… a suivi aussi juste après « Chantyman » construit en bois. Ce 34' avait un carré plus volumineux, un pavois élevé et une carène aux lignes douces (pas des bouchains vifs), son dessin allait définitivement introduire le concept du trawler dans monde de la plaisance.

Un an plus tard, les Newtons abandonnent la construction de yachts sur mesure afin de se concentrer sur **la production de la première d'une ligne de bateaux, qui sera connue sous la marque Grand Banks,** Avec quelques changements, comme un plus grand carré et l'ajout d'un fly, son successeur le GB 36' est devenu le premier concept de Trawler vendu dans le monde entier.

J. Kong, Whit Newton et Tony Fleming

Suit juste après « Chantyman »



« Admiralty 50′ »

J. Kong et Robert Newton

American Marine était célèbre pour la construction de bateaux sur mesure comme l'Admiralty 50' ci-dessus ou encore le Sparkman & Stevens 40'… sur la dernière photo prise lors du lancement de ce dernier, on voit à gauche, mon père Joseph Kong, directeur de la production, au milieu, Robert Newton et à droite, M. et Mme Von Sydow, les propriétaires du bateau.

Le GB 36′ est un véritable succès ! Depuis 1965, 1,124 unités de GB 36' ont été construites, d'abord en bois à Junk Bay, puis, à partir de 1974, en fibre de verre dans la nouvelle usine de Singapour (GB 36 #366). Il n'est plus fabriqué à ce jour, en partie à cause de la demande du marché pour des bateaux plus grands, qui pour le chantier offrent de meilleurs profits. A partir de cette période, le style Grand Banks a été repris par une vingtaine de constructeurs sous des dizaines de noms, mais aucun ne pouvait prétendre à la qualité de la construction du chantier American Marine.

En 1965, suit simultanément le lancement du GB42 #001 pour une série d'environ 1.560 et qui sera mis à la retraite en 2005. Partout dans le monde, cette conception originale est reconnue comme la série Grand Banks Héritage, 40 ans après l'arrêt de la production, beaucoup de GB42 en bois naviguent encore sur toutes les mers du monde.

En 1968, American Marine lance une nouvelle usine à Singapour, où seront construits tout d'abord le GB 32 en bois, puis ensuite le GB 36. En 1973, American Marine fait le choix stratégique de passer toute la production des Grands Bancs bois 32, 36 et 42 à la fibre de verre, sans le dire à ses concessionnaires ni au public. Ainsi, tous les Grand Banks en fibre de verre ont été construits dans cette nouvelle usine.
Le chantier naval de Junk Bay à Honk Kong a continué à construire les plus grands Grand Banks et Alaskans en bois, comme le GB 48 lancé en 1973, qui a été un modèle rare car sa production s'est arrêtée en 1975 date à laquelle American Marine a fait faillite et a fermé définitivement le site.

G.B 32

G.B 36

G.B 42

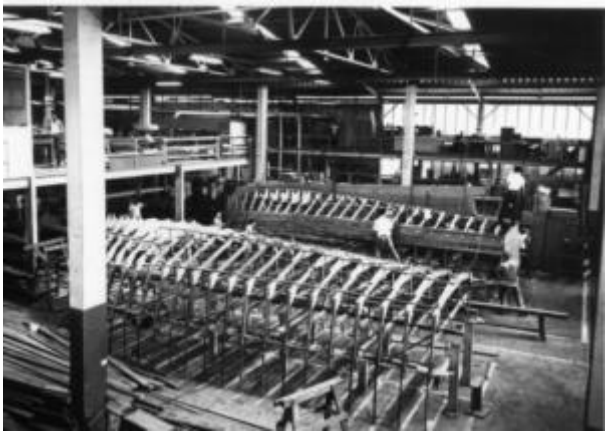
G.B 48

G.B 49

Notons, qu'avec les GB32 (861 unités), GB36 (1124 unités), GB48 (64 unités), GB49 (125), le fameux GB42 (1560) a littéralement donné le nom de « trawler » à l'industrie nautique.

Notons qu'American Marine était dans les années 1970, une entreprise publique avec ses actions cotées à la bourse américaine. Lorsque la société américaine a malheureusement fait faillite, les banquiers qui ont repris le contrôle ont décidé de réorganiser l'entreprise en fermant Hong Kong et bien d'autres sites. Le choix a été fait de se réorganiser en une petite entreprise qui devait se concentrer sur la production des Grands Bancs 32, 36 et 42 à Singapour avec une équipe beaucoup plus restreinte, dirigé Bob Livingston.

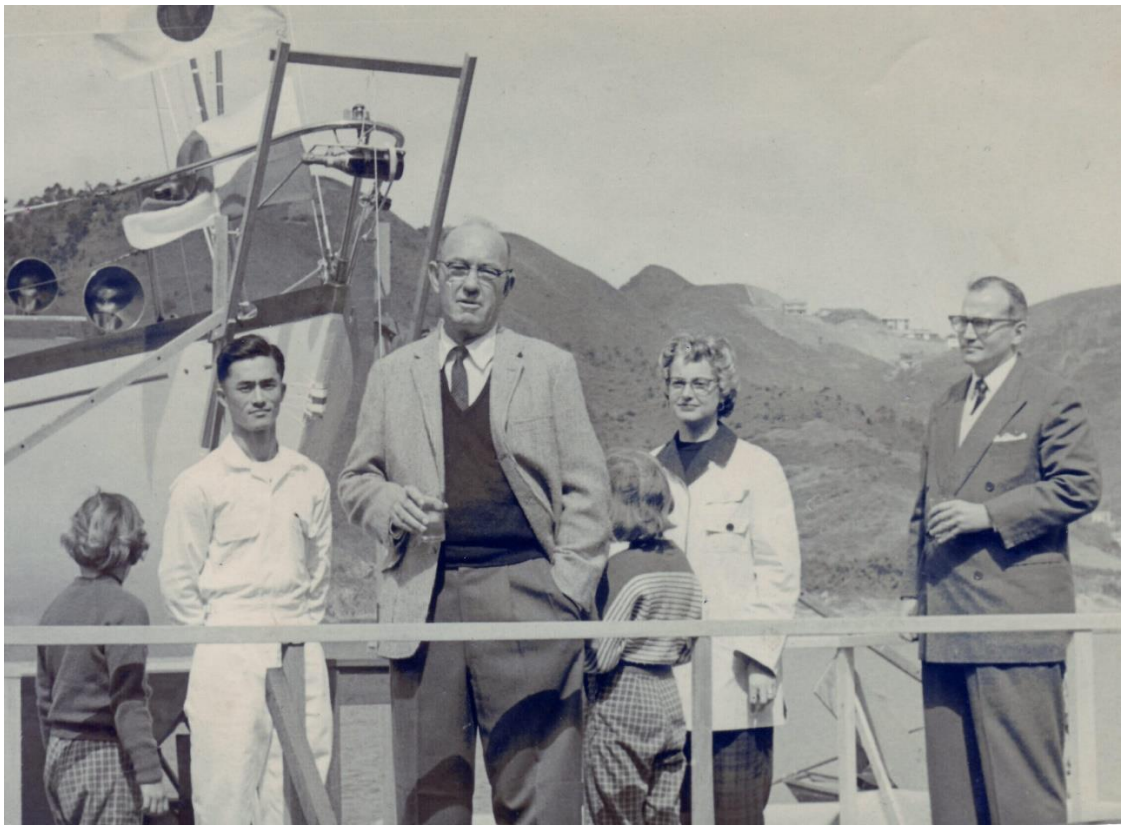
Reportage en images de la construction des Grand Banks sur le chantier d'American Marine à Junk Bay.



Voilà à quoi ressemblait l'intérieur du chantier naval. Soit plus de 1000 personnes dans les périodes les plus intenses qui travaillaient 6 jours par semaine (oui, ils travaillaient le samedi) et de 8h à 17h, où l'on n'entendait que le bruit constant du bois coupé par les scies à table. Whit Newton m'a dit qu'à son apogée entre 1969 et 1973, le chantier naval pouvait construire un Grand Banks 42 en bois, du début à la fin, en seulement 28 jours.
C'est ainsi que la coque des Grand Banks 32, 36 et 42 en bois était construite – à l'envers. Une fois la coque terminée, elle est retournée à l'endroit, déplacée le long de la chaîne de montage où la superstructure a été construite. Vous pouvez clairement sur certaines photos voir le cadre en acier qui soutenait les nervures en bois de la coque, mais aussi les lignes blanches peintes sur le sol pour s'assurer que les nervures sont correctement espacées.
Remarquez qu'aucun de ces deux bateaux n'avait de quille dessus. Je suppose que « poser les côtés » ne sonne tout simplement pas aussi bien que poser la quille … mais poser les côtés était vraiment la première étape. Ensuite, toutes les membrures étaient reliées entre-elles par cette latte de bois qui formait le bouchain de la coque au niveau de la ligne de flottaison. Les ouvriers chinois du chantier naval appelaient cela le « tendon du dragon ». Ce n'est qu'après avoir relié toutes les nervures ensemble qu'ils ont posé la quille sur les nervures.
Notez les outils primitifs que les ouvriers avait à leur disposition : une équerre d'acier, une hache, un ciseau à bois. À la pointe de la technologie à cette époque !
Petite anecdote confirmée par Whit Newton : la raison pour laquelle les Grands Banks avaient des parquets était qu'ils devaient trouver un moyen d'utiliser tous les petits morceaux de bois qui restaient. À l'époque, la main-d'œuvre était bon marché et, par conséquent, nous avons de beaux parquets dans nos Grands Banks. Sans plaisanter, Whit me disait qu'il leur restait tellement de petits morceaux de teck que parfois lui et mon père les utilisaient pour le barbecue.
Suite de la saga Newton, American Marine, Grand Banks et Joseph Kong dans le prochain #Episode 2/3

Crédit photographique : Shing Kong et Bob Smith, the former sales engineer of Lehman Ford – Sources textes : Shing Kong & Robert M. Lane.

American Marine Chantier GB Construction Histoire



INTERVIEW DE SHING KONG FILS DU DG D'AMERICAN MARINE À HONG KONG ENTRE 1956 ET 1975

#EPISODE 2/3

Comme nous vous le racontions dans le premier épisode de la légende des Grand Banks, nous avons la chance d'avoir parmi les passionnés de Grand Banks, le fils de Joseph Kong, ancien ingénieur puis Directeur Général d'American Marine à Hong Kong … J'ai eu le plaisir de le rencontrer à San Francisco et de passer la journée avec lui à naviguer sur son Grand Banks 36 CL, entre Berkeley, le Golden Gate bridge, Marina district…

Très gentiment, il a bien voulu se prêter à une petite interview retraçant le passé de son père et leurs souvenirs de famille à travers la saga fabuleuse des Grand Banks !

Joseph Kong en 1956 (*)

J. Kong et Robert Newton

J.Kong et Whit Newton

Whit Newton, J.Kong et Chuck Hovey

(*) Une photo de Joseph Kong dans le camion de livraison de boissons gazeuses Birley. Il n'a jamais travaillé pour Birley, mais il était là sur le parking quand ils ont construit le premier bateau.

Shing, pouvez-vous nous présenter votre père, nous raconter son histoire avec American Marine ?

Mon père Joseph Kong est né à Canton, en Chine, en 1934. Il a abandonné l'école secondaire parce qu'il devait soutenir sa famille.
Son père (mon grand-père), un espion pendant la Seconde Guerre mondiale, a été capturé par l'armée japonaise qui occupait la Chine à cette époque.
Contrairement à ce que l'on voit dans vos films préférés de James Bond, le métier d'espion n'est pas très prestigieux. Mon grand-père l'a appris à ses dépens et on ne l'a plus jamais revu.

Par conséquent, mon père a dû quitter l'école pour travailler comme apprenti charpentier dans un chantier naval. Durant cette période, il suivait l'équivalent d'un collège le soir.
Après avoir obtenu son diplôme, il entend parler d'un « Américain fou » qui construit des bateaux sur un parking et qui cherche un ingénieur.
Il a donc passé un entretien pour le poste et le reste appartient à l'histoire de Grand Banks.

Ainsi, il a été le premier employé officiel d'American Marine lorsque la société a été créée en 1956 par Robert Newton et ses deux fils John et Whit. Il a commencé comme ingénieur pour devenir ensuite le directeur général d'American Marine à Hong Kong. Il est resté dans la société jusqu'en 1975, date à laquelle l'entreprise a fait faillite et a fermé le site de Hong Kong. American Marine a du licencier tous les travailleurs de l'usine de Hong Kong, mais aussi une partie des employés du chantier de Singapour et des États-Unis.

J. Kong, Whit Newton et Tony Fleming

Convoi de Grand Banks

Tony Fleming, J. Kong et son épouse

Chantier de Hong Kong

Quelle était la vision de votre père sur son parcours chez American Marine ?

Je n'ai pas vraiment eu l'occasion d'en parler avec lui. Il est décédé en 1986 quand j'étais relativement jeune. Tout ce que je peux dire, c'est qu'il était très fier des bateaux qu'il a construits pour American Marine au fil des ans. Peut-être plus important, il était très fier de son rôle dans l'évolution de la société littéralement à partir de rien, en commençant sur le parking d'une société de boissons gazeuses pour devenir à son apogée, l'un des constructeurs de bateaux les plus importants et les plus respectés au monde.

Que pensait-il de l'entreprise et de son propriétaire ?

Il aimait particulièrement le fondateur d'American Marine, Robert Newton, qui était devenu une « figure paternelle » pour lui. Il appréciât aussi beaucoup le fils aîné de Robert, John, qui était responsable de son embauche (voir encadré ci-dessous) et était comme un grand frère pour lui. Il y avait aussi bien sûr le second fils de Robert, Whit Newton avec qui mon père a travaillé étroitement après que Robert et John soient rentrés aux Etats-Unis.

Votre père a-t-il eu un GB lui-même ?

Non, il n'a jamais eu son propre Grand Banks, car il pouvait naviguer sur autant de nouveaux Grand Banks de la ligne de production qu'il souhaitait. Donc, pas besoin d'avoir le sien 😳

GB 62

Ses meilleurs souvenirs avec les GB ?
Je pense que l'un des bateaux dont il est le plus fier est le Grand Banks 62 construit sur mesure pour le défunt marin/explorateur Carleton Mitchell (photo ci-dessus) et le Grand Banks 50 qu'il a aidé à construire pour le gouverneur de Hong Kong.

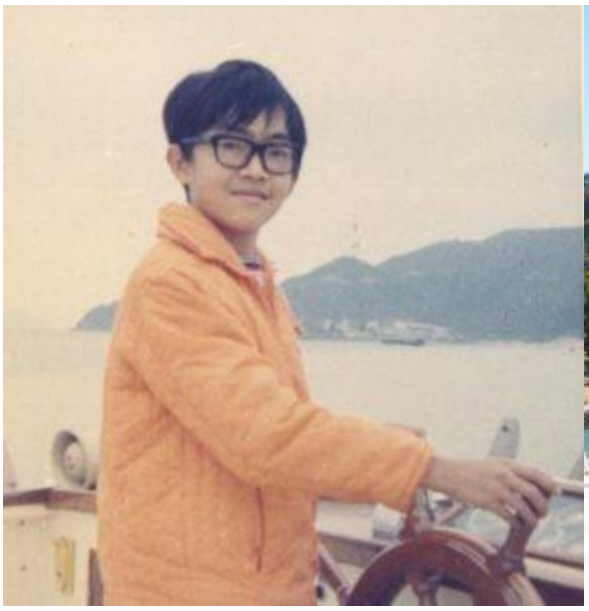
Qu'a fait votre père après la fermeture du chantier à Hong Kong ?

Après qu'American Marine ait fermé le chantier naval de Junk Bay à Hong Kong, mon père a lancé une joint-venture avec son ami australien Harvey Halvorsen (ancien concessionnaire australien d'American Marine). Le nom de la compagnie était Kong & Halvorsen. Et la gamme de bateaux qu'ils construisaient s'appelait Island Gypsy. Mon père est décédé en 1986.

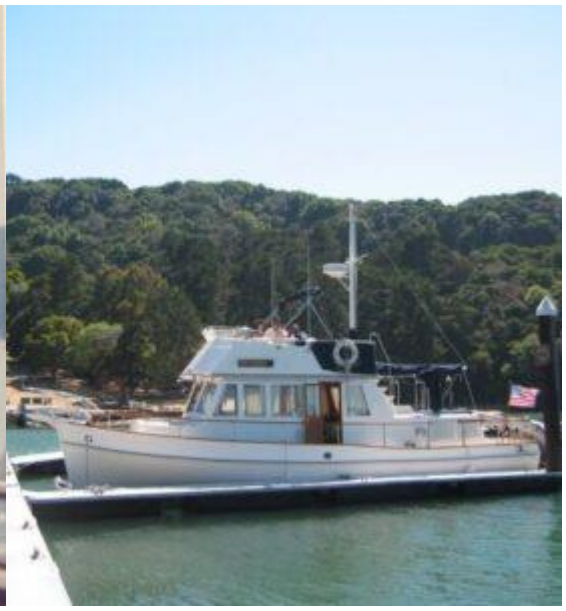
******

A propos de vous, Shing Kong, Quand avez-vous quitté HK pour les USA ?

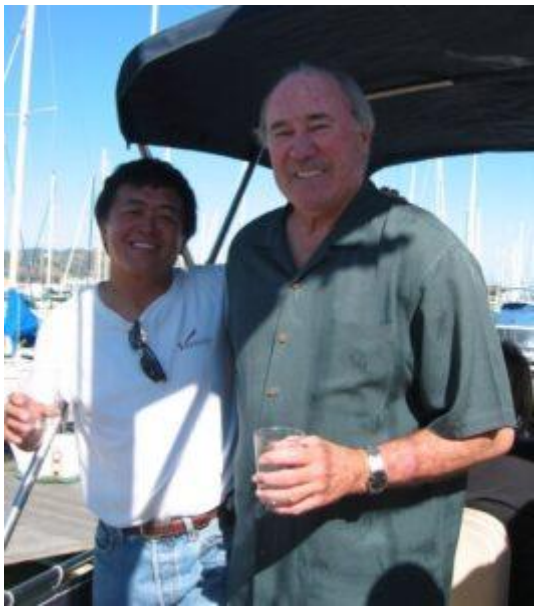
J'ai quitté Hong Kong en 1978 pour aller au lycée à San Jose. Puis je suis allé à la Washing University de St. Louis, puis à l'école doctorale de Berkeley, en Californie.



A la barre d'un Alaskan



Sur mon GB 36 CL



Avec Whit Newton

Quel sont vos souvenirs d'enfance sur le chantier d'American Marine ?

Mes souvenirs d'enfance sont remplis d'émotions et du temps que nous passions sur de beaux bateaux. Voici quelques photos pour illustrer ces moments magiques. Ma sœur aînée Wendy, ma petite sœur Joey et moi ici dans la couchette du capitaine qui était notre endroit préféré car elle était au sommet de tout. Moi-même dans la timonerie d'un Alaskan, et toute ma famille avec la famille Newton.

Quand et comment avez-vous décidé d'acheter un GB 36 ?

Nous avons acheté avec mon épouse notre Grand Banks en janvier 2007. L'année précédente, Joanne et moi sommes allés faire un voyage en kayak dans les îles San Juan, Washington. Nous y avons vu beaucoup de Grand Banks, c'est ainsi que j'ai raconté à Joanne mon lien d'enfance avec ces bateaux. A notre retour, j'ai fait des recherches, et j'ai pris contact avec l'Association des propriétaires de Puget Sounds Grand Banks. C'est ainsi que j'ai finalement trouvé mon Grand Banks 36 CL.

******

Junk Bay Avant (**)

Junk Bay après

Chantier Junk Bay

John Newton

A propos de Joseph KONG, Témoignage de John Newton, responsable de l'embauche de mon père.

« J'étais directeur des ventes pour l'usine de Birley (*). En raison de mon travail, qui consistait à accompagner les vendeurs lors des livraisons, j'étais présent dans presque tous les recoins de Hong Kong et de Kowoon. Il y avait littéralement des centaines de chantiers navals, des plus petits aux plus grands comme Choy Lee. J'étais déterminé à voir si je pouvais construire des bateaux avec le coût de la main-d'œuvre locale et les vendre aux États-Unis. Dans l'un des chantiers navals que j'ai visité deux ou trois fois, j'ai rencontré un apprenti qui répondait à mes questions et essayait de me parler, même si, pour l'essentiel, il ne parlait pas anglais. Il s'agissait de Joseph Kong. Il m'a dit que son nom était Kong Hong Hing. Il n'avait pas de nom anglais. En tant qu'apprenti, il était nourri deux fois par jour et pouvait dormir dans le loft, mais n'était pas vraiment payé. Il m'a dit qu'il suivait des cours à l'école de marine du gouvernement.
J.Kong n'a jamais travaillé pour Birley's, et lorsque nous avons terminé le Debbie J. – le premier bateau construit sur le parking de Birley – j'ai décidé de loué le terrain de Junk Bay pour le chantier naval (**).
Dans tous les articles sur American Marine et les Grand Banks, on ne donne pas vraiment à Joseph Kong le crédit qu'il mérite. D'un apprenti sans rien, apprenant à lire et à écrire l'anglais américain, terminant ses études d'ingénieur maritime, il est devenu le directeur de l'usine du troisième ou quatrième plus grand constructeur de bateaux au monde avec plus de mille hommes dans l'usine de Hong Kong. Tout le monde pense aux Grand

Banks, mais ne se rend pas compte que depuis le début du chantier, il s'est passé huit ans avant le début de la construction des Grand Banks. À l'époque, nous étions également le plus grand constructeur de bateaux de plaisance personnalisés au monde, et nous avions construit plus d'une centaine de bateaux pour 20 ou 30 des architectes marins les plus célèbres au monde, des voiliers de course de renommée mondiale, des bateaux de pêche sportive moulés à froid, des catamarans et des bateaux de tourisme qui devaient passer les tests de la Lloyd's et de l'ABS. À ce moment-là, il y avait très peu, voire aucun autre constructeur de bateaux ayant l'expérience de Joseph Kong. »

(*) Birley était la société d'embouteillage de boissons gazeuses que la famille Newton possédait à l'époque à Hong Kong
(**) Le chantier naval de Junk Bay avant n'avait que ces deux petites cabanes et ce petit bureau. A partir de là, s'est développé un véritable chantier naval où certains de vos anciens Grand Banks et Alaskan en bois ont été construits. La maison au sommet de la colline était un dortoir où vivaient certains des ouvriers. La maison en dessous était celle où vivaient mes parents lorsque ma sœur aînée Wendy et moi sommes nés. Mon père m'a dit que chaque matin, il regardait par-dessus la baie, et quand il voyait Whit traverser la baie dans ce sampan, il descendait jusqu'au bureau pour pouvoir rouspéter Whit ;)

Crédit photographique : Shing Kong Sources textes : FB Shing Kong & Karine Danchaud

American Marine Chantier GB Construction Histoire

LA LÉGENDE DES GRANDS BANKS DE 1975 À NOS JOURS…

#EPISODE 3/3

L'histoire incroyable des Grand Banks a continué au fil des ans… Et les fameux bateaux iconiques GB32, GB36, GB42 et GB49 ont créé la catégorie « trawler » dans l'industrie de la navigation de plaisance. Quarante ans plus tard, vous en trouverez beaucoup encore sur l'eau, naviguant gracieusement le long des côtes et sur les océans.

ÉVOLUTION ET RÉINVENTION DE LA MARQUE GRAND BANKS

Tel fut le succès continu de l'entreprise, elle attira d'autres noms illustres du monde du design nautique. Harvey Halvorsen a dirigé l'équipe jusqu'à ce qu'il crée sa propre entreprise en 1975. Et tout au long des années 1970, Tony Fleming, directeur technique de Grand Banks a aidé à présenter la gamme emblématique de bateaux à timonerie surélevée avant de fonder sa propre entreprise.
En 1993, Grand Banks a pris un autre design de bateau traditionnel – le homardier ou croiseur « Downeast » – et a définitivement capturé son style et son esprit lors du lancement de la série Eastbay. Avec son design Ray Hunt, ses rails d'orteil en teck, sa coque bleu foncé avec une bande dorée brillante – et une puissante paire de moteurs diesel sous le pied – il n'y avait aucun autre bateau qui combinait un design intemporel et des performances élevées comme l'Eastbay.

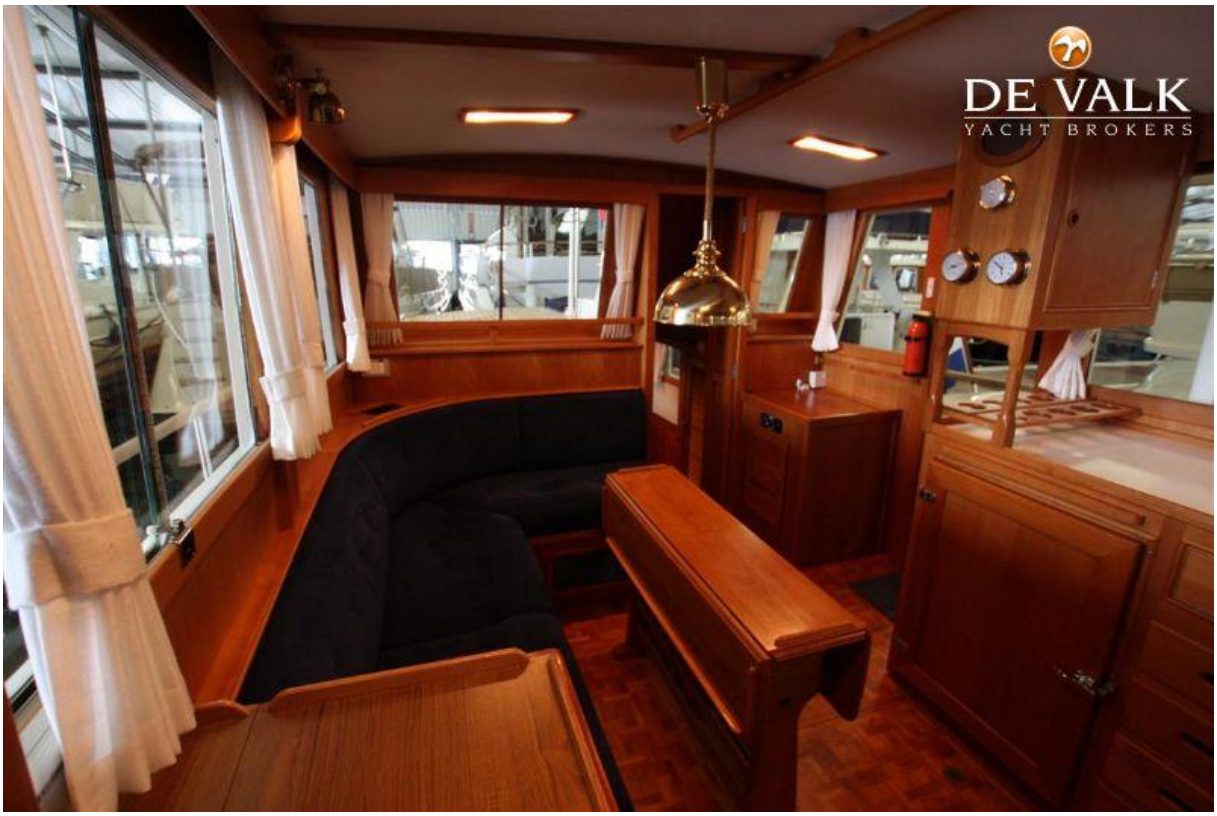
En 1995, le site de production Grand Banks a déménagé en Malaisie. L'usine agrandie et rénovée utilise désormais les systèmes et la technologie les plus sophistiqués de l'industrie de la construction navale.
En 2001, de nombreux propriétaires des Grands Banks étaient prêts à passer à un navire plus grand et plus luxueux, mais n'étaient pas prêts à sacrifier la qualité. Le lancement de la série Aléoutienne de yachts de pilotage surélevés livrés avec un nouveau niveau de style et de sophistication – ainsi que la navigabilité que les plaisanciers attendent d'un Grand Banks. Dans chaque série, Grand Banks a cherché à capturer l'esprit d'un idéal nautique – et à le combiner avec un équipement de pointe, un savoir-faire méticuleux et des techniques de construction supérieures. C'est la raison pour laquelle les yachts des Grands Banks sont devenus encore et

encore de telles icônes dans le monde entier et pourquoi ils continuent de répondre aux normes élevées des plaisanciers très exigeants d'aujourd'hui. Mais peut-être que le changement radical le plus important dans la fortune des Grands Banks s'est produit en 2014 lorsque la société mère a acquis la société australienne Palm Beach Motor Yachts. Cette marque de boutique, détenue et conçue par le champion de course océanique Mark Richards, s'était bâtie la réputation de produire les bateaux les plus stylés et les plus raffinés. Avec Mark Richards nommé PDG de Grand Banks, l'expertise et l'expérience combinées de l'équipe élargie ont conduit à une réinvention fondamentale des bateaux et de la marque.

LE PASSÉ RENCONTRE LE FUTUR

La nouvelle gamme de Grand Banks Motor Yachts conserve toutes les vertus de son glorieux héritage – style, luxe et capacité à emmener familles et amis lors de croisières prolongées vers de nouveaux endroits passionnants. Ces nouveaux modèles GB54, GB60, GB85… sont les croiseurs les plus rapides, les plus stables, les plus confortables et les plus économes en carburant que vous verrez dans n'importe quelle marina aujourd'hui. C'est vraiment la réinvention d'une icône.

Source : Site Officiel Grand Banks Yacht
Chantier GB Construction Histoire



GB 36

GB 36

AMICALE GRAND BANKS

MÉDITERRANÉE

Source documentaire A.G.B.M

Mis en page et relié par Patrick Goguet – 01/2024